

# HISTORIA DE LA PIRATERÍA: CONSIDERACIÓN DE SUS APORTES EN LA BÚSQUEDA DE LOS LADRONES DEL MAR

Débora Y. Ontiveros Ramírez\*

En la ruta hacia la construcción de una propuesta metodológica que se espera dará rumbo a la búsqueda de los sitios que potencialmente entrañen los aún incógnitos materiales arqueológicos relacionados a los ladrones del mar, se ha de partir del análisis histórico.<sup>1</sup> Las investigaciones históricas son hasta ahora el pilar sobre el cual se erige nuestro mayor conocimiento acerca del fenómeno pirático y cada uno de los trabajos realizados desde esta ciencia ha contribuido a dibujar un mapa general que nos ha aproximado progresivamente hacia la definición de un grupo difícilmente clasificable y fuertemente mitificado.

En las reconstrucciones de los piratas a través de la documentación histórica hemos encontrado que las dificultades implícitas en el estudio de aquellos hombres, que solo en raros casos nos dejaron testimonio escrito de sus proezas, han sido bien sorteadas por los historiadores a tra-

vés de la crítica de fuentes y del uso de una gran creatividad y sentido detectivesco en la investigación de archivo de la que ha resultado el “hallazgo” de fuentes imprevistas que han llenado espacios vacíos del rompecabezas.

Por supuesto la historia tiene sus límites pues, como indica Philip Gosse, “no ha sido posible hallar, para ciertos periodos, la cantidad y calidad de detalles que permitan componer algo mejor que un cuadro sinóptico”.<sup>2</sup> Sin embargo, específicamente en la edificación de un estudio arqueológico de la piratería, la aproximación a los trabajos históricos que abordaban el tema de la actividad pirática desarrollada en aguas y costas de América durante el periodo colonial nos permitió: contar con el panorama general necesario para discernir sobre qué problemas no pueden ser resueltos por la historia y sobre la pertinencia de la arqueología para solucionarlos; establecer el primer contacto con las referencias documentales relacionadas con la actividad pirática; determinar sin lugar a dudas que los documentos representan una fuente importantísima de información para la investigación

\* Maestra en Arqueología.

<sup>1</sup> Esta propuesta se desarrolló dentro de la línea de investigación Arqueología Histórica y Etnoarqueología del Posgrado en Arqueología de la Escuela Nacional de Antropología e Historia bajo el título *Piratas en Campeche. Propuesta de sitios de vida cotidiana de los ladrones del mar en el siglo XVII*.

<sup>2</sup> Gosse, *Historia de la piratería*, p. 9.

arqueológica;<sup>3</sup> y finalmente, apropiarnos de lo que a mi juicio es una de las más destacadas aportaciones que la historia ha hecho en el camino hacia la comprensión de los piratas, y que tiene que ver con el contexto que envolvía a aquella actividad y la repercusión que sobre ésta ejercía.

Buena parte de los estudiosos de la piratería en América coinciden en señalar que existieron diversas circunstancias que actuaron favorablemente en el desarrollo de aquella práctica, es decir, que hubo tras los grandes asaltos piráticos una serie de condiciones propicias que los impulsaron y que aseguraron su continuidad durante dos siglos. Dichas condiciones serán expuestas a continuación pues han sido un eslabón importante en la comprensión del mundo del que provenían los piratas y un faro en la búsqueda de sus huellas materiales al encontrarse que, en la historia de la piratería por los mares y costas del mundo, uno o más elementos se han hecho presentes allanando el camino para la acción delictiva de aquellos hombres que hicieron de un barco su lugar cotidiano y del asalto su forma de vida.

## EL MONOPOLIO ESPAÑOL SOBRE AMÉRICA

Si partimos con la idea que expone Haring de que antes del siglo XIX los Estados Europeos aceptaban de manera más o menos axiomática que el comercio colonial debía ser un privilegio exclusivo de los negociantes de la madre patria, pero al mismo tiempo, que las naciones maríti-

mas se mostraron siempre dispuestas a invadir los dominios coloniales,<sup>4</sup> es posible explicar, en parte, por qué las potencias europeas disputaron el monopolio español del Nuevo Mundo vía piratería. Bajo la sombra de la Inter-Caetera de 1493 y de Tordesillas de 1494, quedó determinado por el Papa Alejandro VI Borja el privilegio exclusivo de Portugal y España, o mejor dicho, de Portugal y Castilla sobre el Nuevo Mundo. El acceso a América que era restringido incluso a los propios súbditos de la Corona española, quedó prohibido totalmente al resto de Europa, esto en una época en que las potencias del Viejo Continente se encontraban hambrientas de espacio, de riqueza y de dominio.<sup>5</sup>

Como todos los países en los comienzos de su expansión colonizadora, España se aferró a la vana empresa de impedir todo contacto entre sus colonias y el extranjero, convencida de que extraería un máximo de beneficio para sí misma.<sup>6</sup> Al entender a América como un territorio privado para beneficio de los españoles, la Corona impulsó una serie de medidas encaminadas a reforzar su exclusivismo colonial. Redujo las posibilidades comerciales americanas únicamente al intercambio con la metrópoli a través de la organización de un rígido sistema de control en cuya cabeza se encontraba la Casa de Contratación de Sevilla, que desde su creación en 1503 por los reyes católicos, se convirtió en el organismo rector

<sup>3</sup> La fuente documental resulta ser invaluable para la investigación arqueológica en tanto que aporta datos que sirven a la localización, identificación y contextualización de la evidencia material relacionada con la actividad pirática.

<sup>4</sup> Haring, *Los bucaneros de las indias occidentales...*, p. 121.

<sup>5</sup> Jarmy, *Un eslabón perdido en la historia...*, pp. 48-49; Abella, *Los piratas del Nuevo Mundo*, pp. 11-12.

<sup>6</sup> Gosse, *op. cit.*, p. 155.

del tráfico y del comercio entre España y las Indias.<sup>7</sup>

Otras disposiciones dirigidas en este sentido fueron la reducción de los puertos habilitados en la importación en Hispanoamérica, para México, Veracruz; en Nueva Granada, la ciudad de Cartagena. En España el comercio colonial se hallaba asimismo confinado al puerto de Sevilla.<sup>8</sup>

Un imperio español incapaz de cumplir con las necesidades de colonos agobiados por las prohibiciones y los altos impuestos a las mercancías resultó el teatro propicio para la implantación de la piratería y del contrabando que, en las costas y mares de América, estuvieron favorecidos por la escasa vigilancia y la corrupción de las autoridades virreinales locales respectivamente.<sup>9</sup> Así mismo, como resultado de su política exclusivista España tuvo que lidiar durante el siglo xvii con las efectivas acciones de las grandes Compañías, encaminadas a dominar los comercios y controlar la producción, y con los avances en la ocupación y colonización del continente.<sup>10</sup>

Ocasionalmente la guerra contra España proporcionaba el pretexto para minar el exclusivismo de manera más directa, sin embargo, restablecida la paz aquél se esfumaba. En ese sentido, la piratería representó un medio de rebelión contra el monopolio español que no necesitaba de justificación legal alguna pues aunque España estuviera oficialmente en paz en Europa, en las Indias Occidentales siempre estuvo en guerra contra los piratas franceses e ingleses. Por su puesto, el gru-

po pirata se lanza al mar respondiendo también a sus propios intereses pero el hecho de que su actividad fuera eficaz y pudiera desarrollarse de manera continua en las aguas americanas en beneficio de las potencias excluidas, fue motivo suficiente para alentarla, favorecerla y utilizarla.

### LA RIQUEZA AMERICANA

Desde que Colón zarpó del puerto de Palos en 1492 con dirección hacia el oeste esperando desembarcar en las remotas islas de la India y el Catay, llevaba consigo, por un lado, la misión mercantil de negociar acuerdos que permitieran a España establecer un comercio directo con oriente<sup>11</sup> y, por otro, la idea tan generalizada por entonces de encontrar las riquezas de las que se hablaba en la literatura y en las historias que se transmitían de uno a otro sobre aquellas tierras.

Lo que no encuentra el hombre en su lugar de origen lo busca en un espacio externo, más allá de los límites que conoce. Es en la frontera donde proyecta sus sueños y donde ubica una tierra de maravilla que guarda el oro, la plata, las perlas y las piedras preciosas.<sup>12</sup> Los viajes y las incursiones militares, misioneras y comerciales hacia el extremo oriente, si bien ampliaron considerablemente los conocimientos sobre esa región, también contribuyeron a engrandecer las leyendas que fueron admitidas lo mismo por sabios que por ignorantes en las postrimerías del siglo xv. Para el momento de la travesía

<sup>7</sup> Cruz Barney, *El combate a la piratería*, p. 3.

<sup>8</sup> Haring, *op. cit.*, p. 21.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 35.

<sup>10</sup> Tenenti, *La formación del mundo moderno*, pp. 316-327.

<sup>11</sup> Zea, *El descubrimiento de América y su impacto en la historia*, p. 7.

<sup>12</sup> Gil, "De los mitos de las indias", pp. 111-119.

colombina todo estaba en el aire, el mismo Atlántico seguía encerrando misterios, no obstante, la urgente necesidad de oro y la posibilidad de encontrarlo resultaron ser dos de los principales móviles que impulsaron la aventura de lo que después se sabría sería la empresa americana.

Para 1521 las suposiciones fantásticas y mitos sobre las riquezas de oriente habían sido sustituidas por las certezas americanas, pues el Nuevo Continente por fin mostraba sus verdaderos tesoros en México y Perú. Según Vicens Vives, en ese año “Cortés expide a España más oro que el que se había enviado desde 1492”.<sup>13</sup> La codicia por el oro acaparado por España no es otra cosa que la reacción lógica en una época mercantilista donde el poder de las naciones y de los hombres radicaba en la posesión y acumulación de dicho metal.

La primera forma que vieron los extranjeros de beneficiarse del áureo comercio fue el saqueo en las rutas por las que el oro americano llegaba a Europa. La pelea en el mar la iniciaron los franceses con el famoso asalto dirigido por Jean Fleury contra tres carabelas procedentes de las Indias, las cuales venían cargadas con parte del tesoro de Moctezuma que Hernán Cortés enviaba a España.<sup>14</sup> El éxito del robo confirmó dos cosas: la primera fue la riqueza de América y, la segunda, la efectividad de la piratería para la apropiación de dicho caudal.

No hay historiador de este fenómeno que no admita que la búsqueda del prohibido oro americano por parte de los europeos extra peninsulares se convierte en

el aliciente fundamental para el establecimiento de la piratería en América. Bajo esta idea parece conveniente apuntar que los piratas que nos ocupan pertenecen a una época en la que coexistieron fenómenos opuestos y se entrecruzaron fuerzas contradictorias que originaron tensiones constantes en todos los planos. El siglo xvii, prolífico en cuanto a los intercambios comerciales, lo fue también en las depresiones económicas. Las tendencias negativas que según Tenenti se acentuaron en torno a 1650 debido a las sucesivas crisis de subsistencias, epidemias y conflictos militares<sup>15</sup> pudieron bien ser el contexto que arrojó al exilio a muchos hombres que vinieron a engrosar las filas piráticas.

Otros hechos por demás interesantes expuestos por Rankin para el caso específico de los ingleses, tales como el repentino aumento de marinos desempleados en el tiempo en que Jacobo I asume el poder y pone fin a la guerra contra España, o bien, la apertura de los puertos del sur de Irlanda a la piratería que hizo que no pocas tripulaciones corsarias contaran con un crecido número de irlandeses<sup>16</sup> podrían sumarse a las posibles motivaciones que impulsaron a la adopción del oficio del pillaje.

## LAS RIVALIDADES EUROPEAS

No sólo las circunstancias de orden económico tuvieron influencia en el desarrollo de la piratería, sino que también intervinieron de manera importante aquellas de carácter político. Los conflictos euro-

<sup>13</sup> Salafranca, “Una trascendental desición histórica de España ¿África o América?”, en p. Zea, *op. cit.*

<sup>14</sup> Martínez, *Pasajeros de indias...*, pp. 114-116.

<sup>15</sup> Tenenti, *op. cit.*, pp. 330-365.

<sup>16</sup> Rankin, *La edad de oro en la piratería*, pp. 16-17.

peos de luchas hegemónicas y guerras de religión encuentran en América un espacio de prolongación aun a pesar de los intentos proteccionistas que la corona española se propuso implantar sobre el Nuevo Continente.

España creyó preservar a América de las pugnas europeas a través del establecimiento de una estricta vigilancia observada en la emigración de españoles hacia las Indias y de la imposición de un veto total a los extranjeros con lo que se evitaría todo contacto con la herejía, con el protestantismo y con los intereses europeos extrapeninsulares.<sup>17</sup> Sin embargo dichas medidas, lejos de prevenir la extensión al territorio americano de las disputas europeas, formaron parte de los incentivos que movieron a las otras potencias a establecer la guerra contra España por medio de la práctica pirática.

El proyecto de dominación universal abrazado por los monarcas españoles a lo largo del siglo *xvi* y principios del *xvii*, requería de una fuente abastecedora de recursos económicos que les permitiera llevarlo a cabo con éxito. La dinastía de los Austria se sirvió de los bienes castellanos, flamencos e italianos para apoyar su política hegemónica pero fueron sin duda las posesiones americanas las máximas proveedoras de dichos recursos. Al respecto, Jesús Salafranca señala que “gracias al oro y la plata americanos se pudo luchar en el Mediterráneo occidental y oriental, en el norte de África, en Francia, en Alemania, en Austria, en Hungría, en Levante, en el Atlántico, en Flandes y en Italia ¡En medio mundo!”<sup>18</sup>

Siendo el Nuevo Mundo una parte fundamental de donde provenía el gran poder español, la política exterior europea con respecto a América se dirigió en un doble sentido: mientras España encaminaba sus esfuerzos a la conservación de su monopolio sobre el nuevo continente, el resto de las potencias europeas se concentraron en la destrucción del mismo, tanto en tiempos de paz como en los tiempos de guerra contra España. En cualquier caso, la constante disputa por la supremacía española en América con vino al establecimiento y desarrollo de la piratería. Jármý incluso advierte la existencia de una concordancia muy directa entre los aconteceres políticos europeos y la actividad pirática:

Entre los años de 1521 y 1559, la gran rivalidad existente entre los monarcas franceses Francisco I y Enrique II y los españoles Carlos V y Felipe II, se reflejó de manera muy clara en la actividad desplegada por los piratas franceses en contra de España; esta misma actividad en el mar, esta vez de corsarios ingleses, se puede observar en toda la segunda mitad del siglo *xvi*, durante las sordas luchas políticas entre Felipe II e Isabel I.<sup>19</sup>

En suma, las naciones europeas en conflicto con España apoyaron abiertamente el oficio alcanzando resultados notables en la desarticulación del comercio hispanoamericano. En tiempos de alianza se privaba a la piratería de la protección oficialista, sin embargo, las potencias extranjeras estuvieron entonces lejos de reprimir enérgicamente dicha actividad. De tal suerte, en tanto que subsistió la lucha

<sup>17</sup> Haring, *op. cit.*, pp. 121-153.

<sup>18</sup> Salafranca, *op. cit.*, p. 154.

<sup>19</sup> Jármý, *op. cit.*, p. 48.

por la hegemonía mundial de España, los piratas que actuaban a veces dentro, a veces fuera de la ley se vieron favorecidos, salvo en contadas excepciones, con la impunidad de sus acciones.

Pero la piratería se fortalecería con un factor más de rivalidad entre las monarquías europeas: el religioso. La Europa renacentista y descubridora fue testigo también de la oposición entre los movimientos religiosos de Reforma y Contrarreforma que dividieron a la cristiandad de occidente y desataron una serie de violentas guerras. Los enfrentamientos de la España católica con los Estados Protestantes pronto repercutieron en las acciones que se llevarían a cabo en América.<sup>20</sup>

Con Francisco I, la Francia calvinista se erige como la primera oponente al gran poder católico español. Al revelarse contra la Bula del Papa Borgia los franceses inauguran las aguas americanas como un escenario de batalla donde las coronas europeas disputan el dominio no sólo de España, sino también de la Iglesia Católica a través de la piratería.<sup>21</sup>

Por otro lado, la ruptura con la autoridad papal que se dio en Inglaterra bajo el reinado de Enrique VIII se tradujo en una guerra contra el catolicismo que se acentuó sobre todo cuando Isabel I llegó al trono en la segunda mitad del siglo xvi. Los anglicanos también encontraron en la piratería una forma efectiva de guerra protestante que podría ser dirigida contra el exclusivismo de la España católica. Los beneficios que resultaban de la práctica pirática fueron lo suficientemente persuasivos para lograr que incluso los más notables ingleses patrocinaran aquellas empresas que gol-

pearían del lado americano el poderío de los papistas.<sup>22</sup>

Es sumamente factible que el fanatismo religioso sea uno más de los posibles incentivos que empujaron a europeos del siglo xvii al oficio pirático. Si consideramos que la cultura, las ideas morales y las normas de comportamiento siguieron siendo en gran parte las que transmitían, sobre todo por las vías oral y visual pues amplios estratos de la población eran analfabetas, las distintas órdenes religiosas.<sup>23</sup> La religión transformó las acciones piratas de actos ilegales y crueles a obras justas y meritorias. No obstante, no debemos perder de vista que lo anterior era así allende el mar Atlántico, donde la actividad de los ladrones del mar se desarrollaba paralela a los intereses expansionistas y comerciales de Francia e Inglaterra. Una mirada por el interior de los reinos francés e inglés del siglo xvii por ejemplo, nos revela que los vaivenes políticos promovieron antagonismos que se tradujeron en persecuciones religiosas y movimientos insurreccionales que tuvieron como consecuencia última, y con sus respectivas particularidades, el desarrollo del absolutismo.<sup>24</sup>

## LA DEBILIDAD DE LA DEFENSA ESPAÑOLA

Los estudiosos del tema pirático coinciden en señalar que una de las causas que favorecieron la piratería americana fue que durante los siglos xvi y xvii, hubo por parte de España una débil vigilancia y protección militar en los mares y en las

<sup>20</sup> V. Davis, *La Europa atlántica...*, pp. 84-85.

<sup>21</sup> V. Gall, *El filibusterismo*, p. 50.

<sup>22</sup> Rankin, *op. cit.*, p. 14-15.

<sup>23</sup> Tenenti, *op. cit.*, p. 366.

<sup>24</sup> *Ibid.*, pp. 389-413.

tierras del Nuevo Mundo. Este frágil poder defensivo podría concordar en parte con la idea de Maestre donde expone que para España seguían teniendo prioridad los asuntos europeos:

Los esfuerzos que se dirigieron a América no tenían comparación posible con los que se empeñaban en tierras europeas... España no envió un ejército a América más que cuando ya la había perdido: en la fase final de la guerra de independencia americana.<sup>25</sup>

Por otro lado, también se ha supuesto que España, al envolverse en una política hegemónica europea que absorbía todos sus recursos económicos, no pudo más que contentarse con proporcionar una defensa que podemos calificar como suficiente para soportar el peligro de la piratería.<sup>26</sup> Una tercera posición con respecto a este asunto es que España no supo abordar el problema defensivo de manera adecuada. En sus esfuerzos por construir un sistema de defensa militar predominó una mentalidad terrestre que resultó impráctica frente a los ataques y las maniobras de las fuerzas marinas que se le oponían.<sup>27</sup>

Pero más allá de las múltiples posibilidades que explicarían la situación defensiva española, el hecho a destacar es que a los ojos de las demás naciones europeas España mostraba su debilidad. La gran potencia hegemónica española que sostenía una serie de luchas continentales contra Flandes, Italia, el Imperio

Germánico, Francia e Inglaterra, que se responsabilizaba de contener tanto la amenaza turca como la que representaba el movimiento de Reforma y que, al mismo tiempo, se ocupaba de los asuntos del Nuevo Continente, pronto dejó entrever a sus enemigos la vulnerabilidad de su sistema de defensa en el océano y en las exclusivas posesiones ultramarinas españolas.

Desde sus pioneros ataques contra las naves que regresaban de las Indias los piratas comprobaron que España, pese a las numerosas disposiciones reales dictadas para la protección de las nuevas posesiones y del comercio recién establecido entre éstas y la metrópoli, solo presentaba una endeble e inconstante oposición que los beneficiaba. La piratería en América fue favorecida desde que la corona española optó por una política militar de carácter defensivo, es decir, las acciones que España emprendería contra la actividad pirática no buscaban su exterminio sino simplemente establecer una efectiva resistencia a sus ataques.

Bajo esa lógica, los piratas se enfrentaron en tierra americana únicamente a poblaciones con un potencial de defensa que se reducía a fortificaciones resguardadas por pequeños grupos de soldados mal armados.<sup>28</sup> En cuanto a la seguridad en el mar, España apostó a un aparatoso sistema defensivo de flotas mercantes custodiadas por armadas reales y a un eventual patrullaje de las costas americanas.<sup>29</sup> El resultado, una defensa española débil, esporádica y poco funcional frente a un enemigo pirata

<sup>25</sup> Maestre, *El descubrimiento de América...*, p. 81.

<sup>26</sup> Lucena, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios...*, p. 32.

<sup>27</sup> Jármy, *op. cit.*, pp. 38-42.

<sup>28</sup> Haring, *op. cit.*, pp. 291-292.

<sup>29</sup> Cruz, *op. cit.*, pp. 4-9.

fuerte en el ataque, reiterativo y ágil en el océano.

### EL REZAGO TECNOLÓGICO EN LA INDUSTRIA NAVAL ESPAÑOLA

Según Davis, a finales del siglo xv Francia e Inglaterra estaban demasiado alejadas de la navegación atlántica como para mostrar interés por el proyecto colombino.<sup>30</sup> Por otro lado, Navarrete señala que, por lo menos los franceses, no estaban lo suficientemente preparados para enfrentar tales aventuras marítimas a través del Atlántico:

Ni los mismos franceses estaban entonces más adelantados en el arte de navegar, como lo prueba el viaje que hizo Juan de Bethencourt, caballero francés saliendo de La Rochela con un envío para la conquista de las Canarias a 1 de mayo de 1492. De resultados de un viento contrario que experimentó al montar la isla de Rhe, se vio obligado a entrar en el puerto de Vivero, y desde allí, haciendo escala en La Coruña, en Cádiz y en el puerto de la isla Graciosa, entró por fin en el de Rubicón a principios de julio. Los gastos que hizo Bethencourt para armar este navío, las dificultades que tuvo que luchar para conseguirlo, la escasez de víveres de que sin embargo se quejaba su gente, navegando siempre por la costa, y con tan frecuentes escalas, y la considerable desertión que tuvo de más de las cuatro quintas partes de la tripulación, que miraban a las Canarias como tierras incógnitas a donde los llevaban a morir oscura y miserablemente: todo esto aprueba el atraso en la construcción naval, la falta de capacidad y fortaleza

de los bajeles, la rutina e ignorancia en el pilotaje y en la geografía, y cuán poco acostumbrados estaban los franceses del océano a semejantes expediciones marítimas.<sup>31</sup>

Lo anterior resulta notable porque el absoluto dominio del mar, el secreto comercial sobre las rutas que iban a la India y a América y la supremacía marinera que llevó a España a descubrir un nuevo continente en 1492, a dar la vuelta al mundo entre 1519 y 1522, a conquistar Filipinas en 1564 y a lograr el tornaviaje en 1565 comienza a perderse a mediados del siglo xvi a favor de aquellas naciones.<sup>32</sup> En una época en la que el dominio del mar equivalía a tener el dominio de la tierra España sufre sus mayores derrotas navales. La destrucción de la Armada Invencible que marcó finalmente el hundimiento del potencial marítimo hispano mermó la ya débil capacidad defensiva de las posesiones americanas, quedando el terreno propicio para los ataques piratas.<sup>33</sup> Para el siglo xvii la expansión oceánica representó un factor de consolidación para los estados. A lo largo de esta centuria se registró un incremento en el volumen de las flotas europeas resultando especialmente notable el crecimiento que experimentaron las construcciones navales inglesas y holandesas.<sup>34</sup>

<sup>31</sup> Rey Pastor, *La ciencia y la técnica*, p. 42.

<sup>32</sup> V. Van Loon, *La conquista de los mares*, p. 173; Parry, *op. cit.*

<sup>33</sup> Lucena, *op. cit.*, pp. 32-33.

<sup>34</sup> Los constructores navales holandeses se distinguieron por su pericia y por su sentido de la economía en el empleo de los materiales (especialmente por la utilización del abeto en lugar del roble en aquellas partes del barco que lo admitían). Los costes de producción de los astilleros holandeses resultaban así un 40 o 50 por 100 inferiores a los de los ingleses. Sin ser

<sup>30</sup> Davis, *op. cit.*, p. 19.



En América la piratería se benefició del rezago técnico que presentaban los españoles en el mar, pero también de la evolución náutica que tuvieron sus respectivos países de origen. Mientras los países del norte se adaptaban a la modernidad, la industria naval española la relegaba, probablemente por las necesidades específicas a las que cada uno tenía que responder.

El éxito de los ataques piratas dependió en gran medida del factor velocidad, tanto en el asalto como a la hora de emprender la huida. Van Loon señala que ya desde la batalla de la Invencible los españoles fueron constantemente hostigados por barcos holandeses, mucho menores pero más veloces, que podían amagar el

ataque y huir a merced de su mayor andar. En los siglos xvii y xviii, apunta más adelante el mismo autor, un nuevo elemento se introduce en la vida marinera: la velocidad. Los beneficios dependían de unas horas de ventaja conseguidas a costa de unas velas suplementarias.<sup>35</sup> Por su parte, las necesidades de España se centraban en una marina con gran capacidad de carga que sirviera para el transporte de mercancías. En ese sentido, las naves piratas se construyeron ligeras y veloces, cualidades que las hacían aptas para emprender sus ataques contra las pesadas, lentas y poco maniobrables embarcaciones españolas. Los enormes galeones se convirtieron así en presa fácil para las rápidas y bien armadas naves piratas, más aún cuando éstos, burlando la inspección oficial, se hacían a la mar atestados de mercancías y pasajeros en lugar de armas, equipo y tripulación necesaria para resistir al enemigo.

Ahora bien, desarrollo tecnológico no equivale a mejoras en lo que se refiere a las condiciones de vida de a bordo. Una embarcación de altura de la flota de Indias del siglo xvi constituía, tal como apunta Pérez-Mallaína, uno de los compendios más representativos de los logros alcanzados por el ingenio humano. Definidas por este autor como las máquinas más complejas de la época por su gran cantidad y diversidad de mecanismos fueron, no obstante, vistas como verdaderas cárceles por sus tripulantes por lo reducido del espacio para habitar y por las duras circunstancias experimentadas durante los viajes.<sup>36</sup> Estas condiciones no

---

autores de ningún invento realmente revolucionario, desde finales del siglo xvi y durante todo el xvii, los holandeses estuvieron llevando la ventaja como proyectistas de naves mercantes de línea simple, sin problemas de flotación y con un inmejorable aprovechamiento del espacio. Las innovaciones más importantes fueron las relativas al diseño del casco y al amplio uso de cabrestantes y aparejos que permitían economizar mano de obra. El barco de tres palos holandés, concebido para los viajes transatlánticos, iba provisto de tres velas cuadradas a proa y una mesana latina en el palo mayor (Tenenti, *op. cit.*, p. 317).

Al tiempo que prosperaba la flota holandesa, también se desarrollaron considerablemente las de Inglaterra y Francia. Mientras que la holandesa había optado por el barco mercante, poco o nada armado, y recurría por lo tanto a convoyes escoltados, la inglesa conservó el tipo de nave pertrechada para el combate. A pesar de esta diferencia, se produjo una ósmosis entre las dos marinas: a finales del siglo xvii, una cuarta parte –y tal vez un tercio– de los barcos mercantes ingleses eran de construcción holandesa. El incremento de la flota británica tuvo lugar, sobre todo, a lo largo de la segunda mitad de la centuria; la capacidad total de la misma pasó de 90,000 toneladas en 1663 a aproximadamente 180,000 en 1688 y 260,000 en 1700. (Tenenti, *ibid.*, p. 323)

<sup>35</sup> Van Loon, *op. cit.*, pp. 193-201.

<sup>36</sup> Pérez-Mallaína, *Los hombres del océano...*, pp. 75-189.

parecieron ser mejores en embarcaciones con insignia inglesa o francesa, por lo menos eso nos dice la aproximación a los códigos de disciplina que refiere Van Loon en los que se estipulan toda clase de castigos que van desde los azotes hasta la horca por no ejecutar con prontitud y eficacia alguna disposición, por falta de aseo, por descuidar el mantenimiento de las armas, por romper el orden, por tocar el barril del vino o del agua destinado a la tripulación o por fumar después de la puesta del sol. Por su parte, una idea de la vida de los marineros a bordo de los navíos franceses del siglo XVII nos la da el edicto del cardenal Richelieu, que no parece menos severo en sus disposiciones, pues estipula la horca para todo marinero que se quejara por escrito de la conducta de sus superiores.<sup>37</sup>

## LA GEOGRAFÍA AMERICANA

La historia del fenómeno pirático revela que aquellos ladrones contaron siempre con un lugar que les servía a la vez de refugio y de base para planear futuros ataques. El pirata entonces está tan ligado al mar como a su escondite y encuentra este último en todas partes donde abundan las islas, los recodos, las ensenadas, los golfos, los islotes, los cayos, los arrecifes y las puntas.<sup>38</sup> Con una extensión marítima de 2,700,000 km<sup>2</sup> y más de un millar de islas,<sup>39</sup> el Caribe se convirtió en la mejor guarida desde donde los piratas podían esperar a sus víctimas, sorprenderlas y después del ataque volver a esconderse.

Esto se acentuó cuando las islas caribeñas fueron prácticamente abandonadas por los españoles dejando así el espacio libre al asentamiento de los piratas.

El denodado impulso continental que siguió al Descubrimiento hizo desdeñar la posesión de buen número de islas de las pequeñas Antillas que quedaron abandonadas, consideradas como “islas inútiles” en comparación con las islas mayores o los grandes horizontes del continente. Su disponibilidad despertaría la codicia de las potencias europeas, sobre todo Inglaterra, Francia y Holanda. Otras pequeñas islas, como la de Tortuga y al noroeste de La Española, la de Providencia, frente a Portobelo, o la de Pinos, junto a la costa meridional de Cuba, se convertirían en base de operaciones para los hombres que con patente de su rey o sin ella se dedicarían a hostigamiento de las costas y al asalto de las naves, dispuestos a escribir una nueva y más sangrienta página de la historia de la piratería.<sup>40</sup>

Caso particularmente interesante es el de Jamaica convertida desde 1655<sup>41</sup> en la guarida más importante que tuvieron los ingleses en el mar Caribe. Dueños de este escondrijo los piratas no tardaron en organizar empresas contra toda población y puerto novohispano multiplicando así el terror de sus habitantes. El medio marítimo americano presentaba pues las mayores facilidades para el establecimiento y desarrollo de la piratería por lo que la geografía debe agregarse como uno más de los factores que favorecieron al oficio en América.

<sup>37</sup> Van Loon, *op. cit.*, pp. 184-188.

<sup>38</sup> Gall, *op. cit.*, p. 13.

<sup>39</sup> Lucena, *op. cit.*, p. 31.

<sup>40</sup> Abella, *op. cit.*, p. 24.

<sup>41</sup> Gall, *op. cit.*, p. 124.

En suma podemos decir que tan solo unas décadas posteriores al encuentro con América la piratería se traslada a estos rumbos abriéndose con ello un nuevo escenario de batalla, donde el poder de España y de la Iglesia católica se desafió permanentemente a través del establecimiento de alianzas entre las potencias excluidas y los ladrones del mar. En las pugnas europeas encontraron los piratas las condiciones favorables para el desarrollo de su oficio en un espacio totalmente nuevo y atrayente para todo aquél que buscaba la riqueza y la abundancia, pues alrededor de América se formaba un aura mítica que difundía la idea de un paraíso de oro.

De esta manera aparece el Nuevo Mundo acaparado por España ante los ojos pobres de franceses e ingleses quienes no estaban dispuestos a quedarse a la expectativa. La piratería americana, menos que nunca retrocedió al percatarse del atraso que presentaban técnicamente las naves españolas y de la debilidad en América en cuanto a la defensa militar de los mares y de las costas. Por último, la geografía americana proporcionó el refugio adecuado sin el cual la piratería sería inconcebible.

Así, nos encontramos con que diversas causas de orden económico, político, técnico y geográfico favorecieron el desarrollo de la piratería americana durante doscientos años y que al comprender, a través de los estudios históricos, este conjunto de circunstancias que crean “la ocasión que hace al ladrón” se potencializa la búsqueda de aquella práctica delictiva allá donde emergen una o más de estas condiciones. El aporte de la historia queda pues directamente vinculado a la reconstrucción del contexto y a las vertientes

estructurales que influyen en la piratería y que se han podido desentrañar del dato documental. Sin embargo, su contribución se extiende mucho más lejos que eso pues, aun cuando existen ámbitos de la piratería donde no se ha podido “decir”, la historia creó, a partir de la experiencia, las bases que permiten reconocer y justificar la necesidad de escribir con nuevas y diversas fuentes esa página del pasado aún pendiente, que dé voz a los hombres que llevaron a cabo la parte sangrienta y combativa en las aguas americanas y sin los cuales la piratería no hubiera existido■

## BIBLIOGRAFÍA

- Abella Bermejo, Rafael. *Los piratas del Nuevo Mundo*. México, 1989.
- Comercio y navegación entre España y las Indias: en la época de los Habsburgos*. Tr. Emma Salinas. México, Fondo de Cultura Económica, 1939.
- Corsarios franceses e ingleses en la adquisición de la Nueva España: siglo XVI*. México, Imprenta Universitaria, Archivo General de la Nación, 1945.
- Cruz Barney, Oscar. *El combate a la piratería en Indias 1555-1700*. México, Universidad Iberoamericana / Oxford University Press, 1999.
- Davis, Ralph. *La Europa atlántica. Desde los descubrimientos hasta la industrialización, Siglo XXI*. México, Pablo Recondo, 1977.
- Gall, Jaques. *El filibusterismo*, tr. Álvaro Custodio. México, Fondo de Cultura Económica, 1957. (Breviarios, 131)
- García de León, Antonio. *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*. México, Plaza y Janés, 2004.

- Gil, Juan. "De los mitos de las Indias", en Carmen Bernard (comp.), *Descubrimiento, conquista y colonización de América a quinientos años*. México, Fondo de Cultura Económica/CONACULTA, 1994.
- Gosse, Phillip. *Historia de la piratería*. Tr. Rodolfo. México, Centauro, 1946.
- Haring, Clarence Henry. *Los bucaneros de las Indias occidentales en el siglo xvi*. Desclee de Broker. París, Francia, 1939.
- Jarmy Chapa, Martha de. *Un eslabón perdido en la historia. Piratería en el Caribe, siglos xvi y xvii*. México, Centro Coordinador y Difusor de Estudios Latinoamericanos/Coordinación de Humanidades/UNAM, 1983.
- Juárez Moreno, Juan. *Corsarios y piratas en Veracruz y Campeche*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1972.
- Leydi, Roberto y Tommaso Giglio Arrigo Polillo. *Piratas, corsarios y filibusteros*. Barcelona, Maucci, 1961.
- Lucena Salmoral, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: Perros, mendigos y otros malditos del mar*. Madrid, MAPFRE, 1992. (Colecciones MAPFRE 1492).
- Maestre Alfonso, Juan. "Las ideas que originaron el descubrimiento. América por necesidad", en Leopoldo Zea, (comp.), *El descubrimiento de América y su impacto en la historia*. México, Fondo de Cultura Económica/Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1991.
- Martínez, José Luis. *Pasajeros de Indias. Viajes transatlánticos en el siglo xvi*. Madrid, España, Alianza, 1984.
- Montero, Pablo. *Imperios y piratas*. México, Porrúa, 2003.
- Ontiveros Ramírez, Débora Yatzojara. *La piratería americana: aproximación crítica a la imagen, a la cultura y a la vida cotidiana de los ladrones del mar en el siglo xvi*. Tesis de Licenciatura en Historia, México, UAM-Iztapalapa, 2002.
- . *Piratas en Campeche. Propuesta de sitios de vida cotidiana de los ladrones del mar en el siglo xvii*. Tesis de Maestría en Arqueología, México, ENAH, 2007.
- Ortega y Medina, Juan A. "La novedad americana en el viejo mundo", *El descubrimiento de América y su impacto en la historia*, en Leopoldo Zea (comp.), México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia/Fondo de Cultura Económica, 1991.
- Pérez Galaz, Juan de Dios. *Piratas y corsarios en los mares de México y del mundo*. México, Panorama Editorial, 1992.
- Pérez-Mallaina Bueno y Pablo Emilio. *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo xvi*. Sociedad Estatal para la Exposición Universal de 1992, Diputación Provincial de Sevilla, 1992.
- Pérez Martínez, Héctor. *Piraterías en Campeche: siglos xvi, xvii y xviii*. México, H. Ayuntamiento de Campeche, 2004.
- Rankin, Hugo. *La edad de oro de la piratería*. Tr. Manuel de la Escalera, Madrid, Doncel, 1972.
- Rey Pastor, Julio. *La ciencia y la técnica en el descubrimiento de América*. Madrid, Espasa Calpe, 1945.
- Salafranca, Ortega y Jesús F. "Una trascendental decisión histórica de España ¿África o América?", en Leopoldo Zea (comp.), *El descubrimiento de América y su impacto en la historia*, México, Fondo de Cultura Económica/

- Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1991.
- Santiago Cruz, Francisco. *Los piratas del Golfo de México*. México, Jus, 1993.
- Tenenti, Alberto. *La formación del mundo moderno*. Tr. Pedro Roque Ferrer. Barcelona, Crítica, 1985.
- Van Loon, Hendrik W. *La conquista de los mares. Historia de la navegación*. Tr. Mateo Mille. México, Diana, 1948.
- Zea, Leopoldo (comp). *El descubrimiento de América y su impacto en la historia*. México, Fondo de Cultura Económica/ Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1991.